

**Conducción infractora en población universitaria.
¿Una cuestión de género?**

Ana Páez Mérida

Trabajo de Final de Grado

Tutor: Joel Martí Olivé

4º de Criminología

26.05.2017

[12.500 palabras]

RESUMEN: Actualmente, la conducción infractora es un ámbito de gran relevancia tanto para los poderes públicos como para la investigación criminológica. Para los primeros, porque se trata de un problema de seguridad pública que requiere soluciones; para la segunda, porque quiere conocer qué factores se relacionan con dicha conducción para poder prevenirla. En base a ello, el presente trabajo pretende aportar conocimiento criminológico sobre la relación existente entre las conductas infractoras al volante y las diferencias entre chicos y chicas jóvenes. ¿Por qué los chicos jóvenes cometen más conductas infractoras al volante que las chicas de su misma edad? ¿Existen otros factores asociados al sexo que median su influencia? Para abordar estos objetivos se ha realizado un cuestionario a 299 estudiantes universitarios/as sobre su estilo de conducción y se ha obtenido que el grado de masculinidad y el apego a la familia, así como la influencia que ejercen los/as amigos/as y la sociedad, resultan ser factores relevantes en este ámbito.

PALABRAS CLAVE: conducción infractora, género, teorías sociales, jóvenes

ABSTRACT: Currently, traffic violations are an area of great importance both for public authorities and for criminological investigation. For the former, because it is a problem of public security that requires solutions; for the last, because it wants to know what factors are related with said driving in order to prevent it. Based on this, current paper aims to knowledge, from Criminology, the relationship between traffic violations and differences between boys and girls. Why do young boys commit more traffic violations than girls their age? Are there other factors associated with sex that mediate their influence? To address these questions, a questionnaire has been conducted on 299 college students about their driving style and it has been found that the degree of masculinity and attachment to the family, as well as the influence exerted by friends and society, are factors relevant in this field.

KEY WORDS: traffic violations, gender, social theories, youth people

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	4
2. MARCO TEÓRICO	5
2.1 Estado de la cuestión.....	5
2.2 Enfoque teórico adoptado, objetivos e hipótesis	20
3. METODOLOGÍA	21
3.1 Muestra	21
3.2 Instrumento	22
3.3 Variables y análisis	23
4. RESULTADOS	26
4.1 Hipótesis 1 – Objetivos 1 y 2.....	26
4.2 Hipótesis 2 – Objetivo 3	27
4.3 Hipótesis 3 – Objetivo 4	30
5. DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS Y CONCLUSIONES	34
BIBLIOGRAFÍA	41
ANEXOS	46
Anexo 1. Muestra proporcional a la población de referencia	46
Anexo 2. Justificación bibliográfica de la creación del cuestionario	47
Anexo 3. Cuestionario	48
Anexo 4. Operativización de conceptos	52
BIBLIOGRAFÍA ANEXOS	53

1. INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tráfico son uno de los problemas más frecuentes de seguridad pública y vial que cada vez cobra más importancia en nuestra sociedad. Como afirman Álvarez, González y Robledo (2004), el factor humano está presente en el 90% de los accidentes. Concretamente, cabe destacar que en 2015 en España el 45% de conductores que circulaba por vía interurbana y se vio implicado en accidentes de tráfico había cometido alguna infracción (Dirección General de Tráfico [DGT], 2015a).

Existe una relación evidente entre conducción infractora y seguridad pública, por lo que la Criminología se presenta como la ciencia idónea para analizarla: factores implicados, afectación en la sociedad, prevención e intervención. Sutherland y Cressey (1978) afirman que “el objetivo práctico de la Criminología (...) es reducir la cantidad de dolor y sufrimiento en el mundo” (p.24), por tanto, si los accidentes de tráfico y las conductas infractoras provocan costes a la sociedad, ¿por qué no intervenir desde esta ciencia?

Además, cabe destacar que en España existen conductas infractoras al volante sancionables tanto por vía administrativa como penal, como por ejemplo excederse de velocidad o conducir bajo los efectos de las drogas (art. 379 LO Código Penal [CP] 10/1995, de 23 de noviembre) o conducir sin tener el permiso de conducción vigente (art. 384 LO CP 10/1995, de 23 de noviembre). Con relación a ello, en 2015 hubo 89.445 condenados/as por delitos contra la seguridad vial (Instituto Nacional de Estadística, 2015).

Varias investigaciones apuntan a que los hombres jóvenes se ven más envueltos en conducción infractora que las mujeres de su misma edad y que los adultos en general. Estas investigaciones se han realizado especialmente desde la psicología teniendo en cuenta factores como la personalidad, pero no se han centrado demasiado en aquellos factores de carácter más social que pueden estar influyendo en estas diferencias. El presente trabajo, por tanto, aporta una visión social y criminológica sobre la influencia que ciertos factores como la familia, la universidad, los amigos o la sociedad en general ejercen sobre unos y otras.

Teniendo en cuenta la información de los párrafos anteriores, el objetivo principal del presente trabajo es analizar las diferencias existentes entre hombres y mujeres jóvenes en este ámbito¹. Por ello, se parte de la idea de que los jóvenes mantienen más conductas infractoras que los adultos y se ha decidido analizar más profundamente las diferencias por sexo en población universitaria mediante la realización de un cuestionario y su posterior análisis estadístico.

El motivo por que se ha elegido esta población de referencia es doble: por un lado, porque existe escasa literatura que analice estas diferencias entre universitarios y universitarias, y por el otro, en base a la idea de que los jóvenes infringen más las normas viales, por tratarse de una población mayoritariamente joven. De esta manera, se pretende proporcionar información que pueda resultar útil tanto en futuras investigaciones como en la creación de programas de prevención de conducción infractora en universitarios/as.

El trabajo presenta la siguiente estructura: primero se expone el marco teórico dividido en dos grupos de perspectivas criminológicas –a) *biológicas y de personalidad* y b) *sociales*– que explican la conducción infractora y las diferencias por sexo desde posiciones distintas; después, en base a la voluntad de explorar la capacidad explicativa de las teorías sociales, se elige este segundo grupo para fundamentar el trabajo y se exponen las hipótesis y los objetivos (*apartado 2*); a continuación, se describe la metodología y los principales resultados obtenidos (*apartados 3 y 4*, respectivamente); finalmente, se discuten los resultados (*apartado 5*).

2. MARCO TEÓRICO

2.1 Estado de la cuestión

Entre las conductas infractoras más comunes al volante se encuentran el uso del teléfono móvil, el exceso del límite legal de velocidad o la conducción bajo los

¹ En este trabajo se utiliza el concepto “conductas infractoras al volante” como sinónimo de “conducción infractora” y “conducción no normativa”. Todas las definiciones hacen referencia a aquellos comportamientos que violan una norma, ya sea de la ley de tráfico como de la penal.

efectos del alcohol. En esta línea, el estudio de Bautista y Miró-Llinares (2015) muestra que las normas más transgredidas son aquellas relacionadas con utilizar el teléfono móvil y superar los límites de velocidad legalmente establecidos. A modo de ejemplo, en el año 2015 en Cataluña las sanciones más comunes que implicaron pérdida de puntos en el permiso de conducir se relacionan con el exceso de velocidad, saltarse las señales de tráfico y usar el teléfono móvil (DGT, 2015b).

A pesar de que el uso del móvil es bastante frecuente (Farapi, 2009) y es la principal causa de distracción entre los/as conductores/as (Strayer et al., 2006, citados por Farapi, 2009), no es la única conducta que se da a menudo. El estudio de González-Iglesias y Gómez-Fraguela (2010) muestra que las conductas que más realizan los condenados por delitos de tráfico se relacionan con el exceso de velocidad y la conducción bajo los efectos del alcohol.

En la misma línea de investigación, Rodríguez (2006) realiza una aproximación conceptual para identificar qué factores de riesgo tienen los jóvenes conductores para sufrir un accidente de tráfico, los cuales se relacionan con las conductas infractoras. Los resultados indican que estos factores son el alcohol, la velocidad y la tendencia al riesgo, entre otros. Respecto al alcohol, su consumo preocupa cada vez más a la sociedad, ya que esta sustancia influye en el organismo de los jóvenes y, a su vez, esta influencia se ve reflejada en los accidentes y conductas infractoras al volante (Rodríguez, 2006).

Es importante tener presente que las conductas infractoras no se distribuyen equitativamente entre toda la población: existen diferencias entre las personas que las desarrollan. Según la literatura, las más relevantes son por razón de edad y sexo.

Respecto a la edad, varias fuentes muestran que los jóvenes llevan a cabo más conductas infractoras al volante que los adultos (Caparrós, 1999; Rodríguez, 2006; Farapi, 2009; Rhodes y Pivik, 2011; González-Iglesias, 2012; Marcotte, Bekman, Meyer y Brown, 2012; Gil, Taubman-Ben-Ari y Toledo, 2016). Ello coincide con la idea general de la Criminología sobre que los jóvenes delinquen más que los

adultos. De hecho, la edad clave donde más gente comete delitos es entre los 14-17 años (Sutherland y Cressey, 1978). Sin embargo, esta edad no es la misma en todas las condiciones, ya que varía en función del tipo de delito o el sexo de la persona, entre otros (Gottfredson y Hirschi, 1990).

Concretamente en la conducción, los jóvenes suelen conducir más que los adultos bajo los efectos del alcohol, se exceden más de velocidad, se arriesgan más y usan menos las medidas de seguridad (Álvarez et al., 2004). Lancaster y Ward (2002, citadas por González-Iglesias, 2012) también obtienen que los jóvenes conducen en mayor medida bajo los efectos del alcohol que los adultos, se exceden más de velocidad e incumplen más las normas de tráfico.

Caparrós (1999) sostiene que los jóvenes perciben menos el peligro mientras conducen que los adultos, lo que puede llevarlos a cometer más conductas infractoras. Asimismo, en cuanto a la conducción bajo los efectos del alcohol, “se observa una tendencia progresiva con el incremento de la edad a no consumir sustancias durante la conducción” (DGT, 2016, p.29), lo que indica que cuanto más joven es alguien, más probabilidades tiene de conducir bajo estos efectos.

En cuanto al sexo, hay estudios que afirman que los chicos jóvenes tienen más conductas infractoras al volante que las chicas jóvenes (Caparrós, 1999; Lancaster y Ward, 2002, citadas por González-Iglesias, 2012; Farapi, 2009; Rhodes y Pivik, 2011; C. Struckman-Johnson, Gaster, D. Struckman-Johnson, Johnson y May-Shinagle, 2014).

En términos generales, y como comentan Sutherland y Cressey (1978), el sexo de la persona es una de las variables con mayor significación estadística a la hora de explicar la delincuencia. La propia Criminología afirma que existen diferencias entre hombres y mujeres a la hora de delinquir: ellos se ven envueltos en más delitos y conductas no normativas y/o desviadas (Cid y Larrauri, 2001). Los hombres tienen tasas delictivas mayores a las mujeres en cualquier parte del mundo y en cualquier rango de edad (Sutherland y Cressey, 1978; Gottfredson y Hirschi, 1990). De todas formas, como en la edad, existen ciertos factores que

hacen que estas tasas varíen, como son la posición social o el área de residencia de la persona, entre otros (Sutherland y Cressey, 1978).

Concretando en el ámbito de la conducción, C. Struckman-Johnson et al. (2014) estudian las diferencias por sexo centrándose en la conducta específica de enviar mensajes de texto mientras se conduce. Los autores encuentran que existen diferencias significativas en función del sexo: son las mujeres las que tienen mayor conciencia sobre los riesgos de conducir.

Según Lancaster y Ward (2002, citadas por González-Iglesias, 2012), los hombres incumplen más normas de tráfico, usan menos medidas de seguridad, son más agresivos que las mujeres mientras conducen y toman mayores riesgos. Además, se muestran menos preocupados por la seguridad vial (DGT, 2008, 2009, citada por González-Iglesias, 2012). En esta misma línea, según los datos de un estudio realizado en 2015 por de la DGT (2016), existen diferencias significativas por razón de sexo a la hora de conducir bajo los efectos del alcohol: los hombres lo hacen en mayor medida que las mujeres.

A continuación, para explicar la conducción infractora y las diferencias por sexo se exponen dos grupos de perspectivas: las biológicas y de personalidad, que se centran en las características físicas e innatas de las personas; y las sociales, que analizan la influencia de factores aprendidos y externos al individuo.

A) Perspectivas biológicas y de personalidad

Según las teorías biológicas clásicas, la comisión de un delito se relaciona con ciertas características innatas y físicas de la persona. Lombroso (citado por Sutherland y Cressey, 1978) es uno de los autores que defiende esta idea. Sin embargo, sus explicaciones no tienen apoyo empírico, ya que a día de hoy se descarta que la delincuencia sea fruto únicamente de factores biológicos (Sutherland y Cressey, 1978; Cid y Larrauri, 2001; Garrido, Stangeland y Redondo, 2006). Tal y como comentan Cid y Larrauri (2001) o Fishbein (1992, citada por Garrido, Stangeland y Redondo, 2006), existe una interacción entre ambiente y factores biológicos que hace que alguien esté más predispuesto a

delinquir. Es decir, es cierto que existen factores innatos que tienen una cierta estabilidad a lo largo de la vida y pueden predisponer a alguien a delinquir, pero éstos solo se manifestarán si existe una interacción con el ambiente (Wilson y Herrnstein, 1985, citados por Cid y Larrauri, 2001).

La personalidad es uno de los factores biológicos que influyen en la conducción infractora, tal y como apuntan autores como Ledesma, Poó y Peltzer (2007) o González-Iglesias, Gómez-Fraguela y Luengo (2014). Un ejemplo de ello es la “Búsqueda de Sensaciones” (*Sensation Seeking*), que es la “búsqueda de experiencias y sensaciones intensas, nuevas, variadas y complejas, que conllevan la participación en conductas que implican riesgo físico, social, legal o financiero” (Zuckerman, 1994, citado por Ledesma et al., 2007, p.117). Además, Garrido, Stangeland y Redondo (2006) añaden que las personas con una puntuación alta en este rasgo de personalidad necesitan nuevos estímulos constantemente y se ven atraídas por el peligro.

Este rasgo de personalidad hace que las personas conduzcan más rápido, de manera más agresiva y bajo el consumo del alcohol, que usen menos medidas de seguridad, que violen las normas de tráfico frecuentemente y que estén envueltas en más accidentes (González-Iglesias et al., 2014).

Ledesma et al. (2007) analizan la influencia del rasgo de personalidad “Búsqueda de Sensaciones” y encuentran que el hecho de tener un nivel elevado de búsqueda de sensaciones hace que la persona necesite un mayor grado de estimulación para sentirse activada, lo que conllevaría un mayor riesgo a desarrollar conductas infractoras al volante.

Además, en el estudio realizado por González-Iglesias y Gómez-Fraguela (2010), en el que se comparan las características individuales de personalidad de aquellas personas condenadas por delitos de tráfico con las de la población general, también se muestra que los condenados puntuaban más alto en características como la Búsqueda de Sensaciones y la impulsividad. En resumen:

Los altos buscadores de sensaciones tienden a mostrar una subestimación en las apreciaciones subjetivas de riesgo, aún en actividades que nunca han realizado. Además, anticipan estas situaciones con menos ansiedad y se muestran menos evitativos que el resto de las personas (Zuckerman, 1979, citado por Ledesma et al., 2007, p.119).

Sin embargo, ¿cómo explican las teorías biológicas las diferencias por sexo en población joven respecto a la conducción infractora? Respecto a la edad, estas teorías sostienen que los jóvenes delinquen más que los adultos debido a que son más fuertes y capaces que una persona de más edad (Sutherland y Cressey, 1978). En esta línea, Caparrós (1999) afirma que la razón principal por la que los jóvenes son más infractores al volante que los adultos se relaciona con la madurez, ya que perciben menos riesgos y subestiman en mayor medida los peligros que puede tener la conducción.

Asimismo, según la Generalitat de Catalunya (1992, citada por Rodríguez, 2006), el perfil de los jóvenes que realiza conductas de riesgo infractoras se define por las siguientes características propias de la juventud: autoafirmación mediante el rechazo a la autoridad y las normas; baja tolerancia a la frustración; conductas exhibicionistas ante el grupo; sobrevaloración de capacidades, menor percepción de riesgo y mayor sensibilidad a la publicidad.

Respecto al sexo, y en la línea de lo que sostienen Wilson y Herrnstein (1985, citados por Cid y Larrauri, 2001), los factores que más predisponen a la delincuencia son la constitución física, la inteligencia y la personalidad. En base a estas ideas, los hombres son los que más delinquen porque son físicamente más fuertes que las mujeres, son más agresivos debido a sus hormonas, son menos inteligentes y tienen una personalidad más impulsiva (Wilson y Herrnstein, 1985, citados en Cid y Larrauri, 2001).

Además, también hay otros factores biológicos que influyen en que los hombres estén más predispuestos a delinquir, como son: “el bajo nivel de neurotransmisores, como la serotonina, o los altos niveles de testosterona” (Cid y Larrauri, 2001, p.75). En cuanto a la testosterona, es importante tener en cuenta que ésta hace que el nivel de agresividad aumente (Garrido, Stangeland y Redondo, 2006). Más concretamente, “los varones son más agresivos en sus

interacciones que las chicas, tanto física como verbalmente” (Garrido, Stangeland y Redondo, 2006, p.318) debido precisamente a que tienen niveles más altos de testosterona, lo que explicaría por qué toman más riesgos al volante. Sin embargo, los estudios que afirman que estas características están relacionadas con la delincuencia son controvertidos, ya que los resultados no son del todo concluyentes.

Por su parte, Caparrós (1999) sostiene que una de las razones por la que los hombres realizan en mayor medida que las mujeres este tipo de conductas infractoras es que tienen una menor percepción de riesgo. De hecho, el propio autor sostiene que, en relación a la edad, son los hombres jóvenes los que tienen esta menor percepción de riesgo que las mujeres; incluso esta percepción es menor que entre los hombres más mayores.

En la misma línea de investigación, Rhodes y Pivik (2011) confirman con su estudio que los hombres son más propensos al riesgo mientras conducen que las mujeres y que ellas perciben más riesgos al volante que ellos. La razón que aporta Farapi (2009) para explicar dicho fenómeno es que las mujeres no tienen mucha experiencia y no valoran lo suficiente sus habilidades; los hombres, en cambio, sobrevaloran sus habilidades a la hora de conducir y, por lo tanto, asumen un estilo de conducción mucho más arriesgado.

En conclusión, según las teorías biológicas, la relación entre personalidad, sexo, edad y conductas infractoras al volante encuentra su punto de unión en que los hombres jóvenes suelen tener una personalidad más impulsiva y suelen tener un elevado nivel del rasgo “Búsqueda de Sensaciones” (Ledesma et al., 2007). Es decir, buscan en mayor medida nuevas experiencias que les hagan sentir bien, lo que explicaría una mayor conducción infractora que los adultos y las mujeres jóvenes. Del mismo modo, según Rhodes y Pivik (2011), las diferencias por sexo y edad se relacionan con la percepción de riesgo y el disfrute del comportamiento de riesgo.

B) Perspectivas sociales

Contrariamente a lo que defienden las teorías biológicas, la idea principal de las teorías de este apartado es que la delincuencia es aprendida. En otras palabras, estas teorías dan una explicación de la delincuencia asociada a factores sociales y a la influencia que las personas, la cultura, las ideas y las percepciones ejercen sobre alguien. Más concretamente, existen tres teorías capaces de explicar la conducción infractora entre los/las jóvenes y las diferencias por sexo: dos de ellas son la teoría de la Asociación Diferencial y la del Aprendizaje Social, que están estrechamente relacionadas; y la tercera es la de los Vínculos Sociales.

La Teoría de la Asociación Diferencial, cuyo autor es Sutherland (1939, citado por Sutherland y Cressey, 1978) sostiene, a grandes rasgos, que las personas aprenden a delinquir a través de la exposición e interacción con otras personas que delinquen (Sutherland y Cressey, 1978). Es decir, cuanto más expuesto esté alguien a valores no normativos, más probabilidades habrá de que delinca, ya que aprenderá e integrará esos valores (Cid y Larrauri, 2001).

En este sentido, el grupo de amigos/as juega un papel fundamental, puesto que éstos/as ejercen una gran influencia sobre la persona (Cid y Larrauri, 2001). Si estos/as amigos/as tienen valores no normativos, es posible que la persona acabe adquiriéndolos y se comporte en base a ellos. Del mismo modo, la sociedad tiene un papel fundamental en la transmisión de valores (Rodríguez, 2006), tal y como se expondrá a continuación.

Para entender mejor cómo influyen los/as amigos/as y la sociedad en la conducta infractora es necesario recurrir a la teoría del Aprendizaje Social, que es una reformulación de Burgess y Akers (1966, citados por Cid y Larrauri, 2001) sobre la teoría de la Asociación Diferencial. Esta teoría se basa en explicar los mecanismos por los cuales alguien aprende a delinquir: "la realización de un comportamiento puede condicionarse en función de las consecuencias que se le vinculen (refuerzo diferencial) y que la persona anticipa en el momento de su realización" (Cid y Larrauri, 2001, p.117). Es decir, las personas aprenden, mediante un sistema de refuerzo de conductas, qué pueden hacer y qué no: ante

dos conductas distintas, la persona realizará aquella que esté más reforzada (Burgess y Akers, 1966).

¿Cómo se relacionan estas dos teorías con la conducción infractora de los/as jóvenes? Para responder a ello es necesario tener en cuenta el concepto de refuerzo diferencial y la normalización e integración de ciertos valores no normativos, así como la influencia que ejercen los amigos y la sociedad en las personas.

Tal y como apuntan Gil et al. (2016), la conducción de riesgo y la realización de prácticas prohibidas al volante aportan ciertas recompensas y beneficios a los jóvenes, como son, entre otros, una mayor autoestima, una demostración de poder y de buenas habilidades personales y sentirse parte de un grupo.

Con relación a los/as amigos/as, éstos actúan como refuerzo positivo en la realización de dichas conductas. Es decir, los/as amigos/as, al aceptar y normalizar ciertas conductas, facilitan que la persona las repita. Además, otra idea principal que hay que tener en cuenta es la presión que ejerce este grupo sobre la persona. No es solo que la persona aprenda los valores no normativos, sino que los reproduce por miedo a perder a sus amigos/as. Como sostienen Ledesma et al. (2007): “no involucrarse en la actividad implica un riesgo social –pérdida de estima en el grupo- que puede subjetivamente superar el riesgo percibido de la actividad en sí misma” (p.119). La presión que ejerce el grupo de amigos es tan grande que puede incluso anular la percepción de riesgo o de conducta infractora de la persona.

Más concretamente, en la conducta de conducir bajo los efectos del alcohol, el estudio realizado por González-Iglesias et al. (2014) muestra que el hecho de conducir después de beber está influenciado por la presión del grupo de iguales. En esta línea, Rodríguez (2006) también remarca la fuerte influencia que tiene el grupo de amigos sobre el consumo de alcohol y su relación con la conducción de riesgo, ya que los jóvenes deciden beber “porque todos lo hacen” y, por lo tanto, no hacerlo supondría quedar excluidos. De nuevo, se observa que la teoría de la Asociación diferencial –“todos realizan la conducta infractora”– y la teoría del

Aprendizaje Social –“la conducta está aceptada y reforzada”– juegan un papel muy importante en la conducta infractora al volante de los jóvenes.

Respecto a la sociedad, tal y como comentan González-Iglesias et al. (2014) existe un contexto cultural en el sur de Europa que permite y refuerza la realización de ciertas conductas infractoras al volante, como por ejemplo, el consumo de alcohol al volante. En este sentido, varios autores afirman esta misma idea de que la sociedad representa un papel reforzador de dichas conductas al aceptarlas socialmente, influyendo sobre todo en los comportamientos de los jóvenes (Ledesma, et al., 2007; González-Iglesias et al., 2014; C. Struckman-Johnson et al., 2014; Bautista y Miró-Llinares, 2015).

Rodríguez (2006) apunta que los jóvenes no perciben el riesgo de estas conductas y, de hecho, consideran algunas de ellas como normales y naturales. Ello, a su vez, está relacionado con la manera como los jóvenes han sido educados y socializados, ya que viven influenciados bajo “la cultura del fin de semana” (Rodríguez, 2006), la cual valora positivamente el consumo de alcohol en fiestas para pasarlo bien.

Bautista y Miró-Llinares (2015) afirman que las normas impuestas socialmente pueden influir en el comportamiento de las personas e incluso tener un mayor impacto que las legales. Esta idea va en la línea de lo expuesto por Burgess y Akers (1966), quienes sostienen que el contenido de las normas determina el comportamiento de la persona, por lo que si ese contenido no es normativo y está altamente reforzado, la persona no cumplirá con lo legalmente establecido.

De hecho, existen estudios que confirman que cuanto mayor es la aprobación social hacia una conducta, mayor probabilidad existe de que ésta sea realizada, como sostienen Bautista y Miró-Llinares (2015). En sentido contrario, el propio estudio de estos autores muestra que la desaprobación social percibida es un factor que previene la comisión de conductas no normativas: “el comportamiento de aquellos que tenemos a nuestro alrededor tiene una influencia mayor sobre nuestra propia conducta en este contexto de la que puede ejercer la amenaza del castigo” (Bautista y Miró-Llinares, 2015, p.32).

Por su parte, en el estudio realizado por Harrison (2011, citado en C. Struckman-Johnson et al., 2014) sobre el envío de mensajes por telefonía móvil mientras se conduce se muestra que, a pesar de que las personas saben que mandar mensajes mientras conducen es peligroso, el 91% de los/as encuestados/as lo había hecho. Es decir, existe una incoherencia entre lo que las personas piensan y lo que realmente acaban haciendo, lo que vendría explicado por el hecho de que escribir mientras se conduce está socialmente aceptado (C. Struckman-Johnson et al., 2014) y reforzado (Burgess y Akers, 1966).

Otra conducta socialmente aceptada por los jóvenes es la de conducir después de haber consumido alcohol. Consumir en ese estado es uno de los factores que más se asocian a los accidentes de tráfico y a comportamientos de riesgo en la conducción (González-Iglesias et al., 2014). El principal problema es que conducir después de haber consumido alcohol está normalizado.

Partiendo de las ideas de los párrafos anteriores, y teniendo en cuenta que los jóvenes están socializados en base a esta “cultura del fin de semana” que apunta Rodríguez (2006) en el contexto cultural de Europa del Sur que apuntan González-Iglesias et al. (2014), no es difícil pensar que lleven a cabo conductas infractoras al volante.

En síntesis, el hecho de que muchos de los comportamientos infractores al volante estén socialmente reforzados hace que los jóvenes perciban que no están infringiendo ninguna norma, que sus conductas son normales y que, por lo tanto, pueden continuar haciéndolas (Javier Roca, s.f., citado en Farapi, 2009).

La tercera teoría que entra en juego en la conducción infractora es la teoría de los Vínculos Sociales de Hirschi (2002), la cual sostiene que una persona tiene más probabilidades de delinquir cuando no se siente unida a la sociedad ni a las instituciones presentes en ella (escuela, trabajo, etc), así como cuantos menos vínculos tenga con la familia y personas con valores convencionales. La teoría se basa en cuatro elementos para explicar el nivel de vinculación social de alguien con su alrededor: el apego –opinión que tengan los demás sobre él/ella-, el compromiso –sentirse unido/a a la sociedad y tener miedo a perder ese vínculo-, la

participación –realizar conductas normativas y convencionales- y las creencias – compartir un mismo sistema de valores- (Cid y Larrauri, 2001; Hirschi, 2002). Cuando alguien no tiene esos cuatro elementos o éstos son débiles, la probabilidad de cometer conductas infractoras es mayor.

En relación a la conducción infractora de los/as jóvenes, esta teoría es relevante si se parte de la idea que no importa tanto la influencia de valores no normativos por parte de la sociedad y los/as amigos/as, o el refuerzo que éstos/as hacen de las conductas, sino la ausencia de vínculos sociales (Hirschi, 2002). Si la persona no tiene estos vínculos, no tiene nada que perder al cometer la conducta infractora, no tiene que rendir cuentas a nadie, por lo que no existe una barrera que actúe de preventivamente.

Teniendo en cuenta que los/as jóvenes están en una etapa de transición a la edad adulta en la que aun dependen de sus padres, la familia cobra un papel muy relevante para esta teoría, ya que cuanto menos unida esté una persona a su familia y cuanto menos control ejerza ésta sobre alguien, más probabilidades habrá de que delinca (Hirschi, 2002). De hecho, “muchos delitos se llevan a cabo por la ausencia de supervisión parental” (Gottfredson y Hirschi, 1990, p.148).

Existen estudios que demuestran que la familia influye en la conducción infractora de los jóvenes, ya que éstos “están influidos por las normas y comportamientos que perciben de sus padres, sus actitudes, su implicación y su supervisión” (Gil et al., 2016, p.141). Cuando las familias se involucran menos en las vidas de sus hijos y, además, mantienen conductas infractoras y poco seguras al volante, existe una mayor probabilidad de los hijos también desarrollen dichas conductas (Gil et al., 2016).

Además, cabe destacar que parece haber una mayor influencia de los estilos de conducción de los padres que los de las madres (Gil et al., 2016), lo que se relacionaría con los roles de género y el mayor poder del hombre sobre la mujer, como se expondrá en párrafos siguientes. Esta idea va en la línea de lo defendido por Nye (1958, p.156, citado por Hirschi, 2002), quien afirma que “el

comportamiento del padre está a menudo más relacionado con el comportamiento delictivo que el comportamiento de la madre” (p.101).

Ya se ha visto en qué sentido las teorías anteriormente expuestas se relacionan con la conducción infractora de los/as jóvenes. Sin embargo, ¿cómo se relacionan con el sexo de las personas? Varios autores afirman que los hombres jóvenes que tienen conductas infractoras al volante estarían influidos por una serie de actitudes, creencias y percepciones que harían que tuviesen más conductas de riesgo al volante (González-Iglesias et al., 2014). En este sentido, cabe mencionar la importancia que cobra la perspectiva de los roles de género, que se relaciona con las tres teorías expuestas anteriormente

Partiendo a de las teorías de la Asociación Diferencial y el Aprendizaje Social, es muy importante tener en cuenta que hombres y mujeres no son socializados de la misma manera. Esta educación diferencial da como resultado la existencia de unos roles de género imperantes en la sociedad actual que hacen que chicos y chicas se comporten de maneras distintas (Ortega, 2005) en cualquier ámbito de sus vidas: “muchos de los aspectos importantes de la vida, tales como las actividades ocupacionales, académicas, de ocio y las relaciones con los demás está regidas por el género” (Egan y Perry, 2001, citadas por M.P. Matud et al., 2010, p.38). Es decir, tanto chicas como chicos aprenden a comportarse de una manera determinada y ven sus acciones reforzadas cuando se adecuan al género que les ha tocado representar.

Tal y como comenta Ortega (2005), los hombres son educados hacia valores más relacionados con la delincuencia, el riesgo y la conducción infractora: fuerza física, frialdad, deben ser los que lleven siempre la iniciativa y aprenden que son más inteligentes, independientes y que deben asumir más riesgos. Las mujeres, en cambio, son educadas para que sean dulces, sensibles, cariñosas, poco arriesgadas y estén más pendientes de los vínculos con sus personas más allegadas (Ortega, 2005). Por ello, al no asumir tantos riesgos y respetar más las normas, las mujeres suelen ser calificadas como débiles (Osorio, 2015), lo que no es más que un resultado del machismo imperante en la sociedad actual que sigue reproduciendo los roles y estereotipos de género. En otras palabras, “desde la infancia, a las

chicas se las enseña que deben ser amables, mientras que a los chicos se les dice que han de ser duros y severos” (Sutherland y Cressey, 1978, p.135).

Estos roles son estereotipados y se transmiten a través de la educación de los padres y la influencia tanto del grupo de amigos como de la sociedad (Garrido, Stangeland y Redondo, 2006; Juliano, 2009), ya que todos ellos “recompensan y castigan las conductas adecuadas al género” (Fundación Iniciativa Social, 2009, p.128). En relación a la sociedad, ésta refuerza los comportamientos masculinos, arriesgados y no normativos en los hombres al mismo tiempo que refuerza los comportamientos más normativos, honestos y leales en las mujeres. Del mismo modo, castiga de forma más severa a aquellas mujeres que no actúan en función del rol que les ha sido impuesto (Juliano, 2009).

Los castigos por no cumplir con el rol correcto son negativos tanto para los hombres como para las mujeres. En los hombres son negativos si no muestran que tienen el poder y hacen valer el supuesto mayor estatus que tienen sobre las mujeres (Fundación Iniciativa Social, 2009). En las mujeres, el hecho de no comportarse como deben y asumir un rol más masculino hace que tengan un fuerte castigo moral y social (Juliano, 2009). De este modo, si los hombres no asumen riesgos en los momentos en los que deben asumirlos, tanto en el ámbito de la conducción como en cualquier otro ámbito de sus vidas, podrían ser mal vistos; al contrario pasa con las mujeres, que serían mal vistas si efectivamente los asumieran. Tal y como sostiene Ortega (2005), “el control social existente hace que cuando alguien no cumple con el rol asignado se le sancione por medio del rechazo o la marginación” (p.34).

Farapi (2009) añade que los hombres se sienten más atraídos por el peligro y las conductas de riesgo y son más agresivos en las carreteras debido al modelo de identidad masculina predominante en la sociedad. De hecho, el mismo autor afirma que no hay diferencias en el número de hombres y mujeres que conducen y, aun así, son los hombres los que más comportamientos infractores y accidentes tienen. Esto se explicaría por el hecho que las mujeres suelen tomar menos riesgos que los hombres y tienen una mayor precaución cuando conducen (Farapi, 2009). En palabras de Courtenay (2000, p.1389, citado en Farapi, 2009):

Un hombre puede definir su grado de masculinidad conduciendo peligrosamente, o realizando deportes de riesgo, y exhibiendo estas conductas de manera pública, así como exhibiendo sus consecuencias (heridas, secuelas) como medallas de honor. En este sentido, la masculinidad se define a menudo contra toda conducta y creencia que podamos considerar saludable (p.202).

En relación a la Teoría de los Vínculos Sociales, y en base a estos roles de género, se observa que las mujeres están educadas hacia valores no delictivos y están mucho más supervisadas tanto por la familia como por la sociedad para que se comporten adecuadamente a esos roles (Gottfredson y Hirschi, 1990). En otras palabras, las mujeres presentan mayores niveles de apego, compromiso, participación y creencias tanto hacia la familia como hacia la sociedad en general (Hirschi, 2002), lo que hace que se vean menos envueltas en conductas infractores por miedo a perder dichos vínculos (Gottfredson y Hirschi, 1990). Es decir, la familia y a la sociedad actúan como factor preventivo en las chicas.

En este sentido, cabe pensar que la presión del grupo de amigos a la hora de realizar conductas infractoras afecta más a los chicos que a las chicas, ya que éstas, al estar educadas para “cuidar a los demás, preocuparse por sus relaciones personales o ser más honestas” (Garrido, Stangeland y Redondo, 2006, p.320), están menos dispuestas a cometer infracciones.

La relación entre los roles de género, la familia, los amigos y la sociedad encuentra su punto de unión en el hecho de que la familia educa a hombres y mujeres en función del género que se les ha sido asignado –a los hombres según el rol masculino, a las mujeres según el rol femenino- (Juliano, 2009) y tanto ésta como la sociedad y los/as amigos/as se encargan de reforzar los comportamientos adecuados al género.

En definitiva, los roles de género transmitidos a partir la educación y socialización de las personas –teoría de la Asociación Diferencial-, reforzados según el sexo de la persona –teoría del Aprendizaje Social- y relacionados con un mayor o menor apego a la sociedad y la familia –teoría de los vínculos Sociales- marcan cómo han de comportarse hombres y mujeres (Juliano, 2009). De este modo, provocan que los hombres, al estar educados hacia definiciones más favorables a infringir

las normas y al reforzarse estas definiciones, tengan más más probabilidades de llevar a cabo conductas infractoras mientras conducen que las chicas.

2.2 Enfoque teórico adoptado, objetivos e hipótesis

En base a toda la literatura explorada, este estudio se propone analizar la conducción infractora desde las teorías sociales centrándose en la influencia que los amigos, la sociedad, la familia, la universidad (como institución social que influye en las personas) y los roles de género ejercen en la conducción infractora. Más concretamente, se analizan las diferencias por sexo entre universitarios/as por ser una población joven y por la carencia de estudios en este grupo poblacional.

El objetivo principal es mostrar qué factores influyen en que los hombres jóvenes cometan más conductas infractoras al volante que las mujeres de su misma edad. En base a este objetivo general, los objetivos específicos propuestos son:

1. Estudiar qué conductas infractoras son las más frecuentes entre los/las jóvenes universitarios/as.
2. Observar si existen otras conductas infractoras no contempladas por la literatura.
3. Observar si existen diferencias entre chicos y chicas jóvenes en la conducción infractora.
4. Explorar qué factores están asociados con la conducción infractora y su relación con el género.

Una vez planteados los objetivos, las hipótesis bajo las que parte el presente estudio son:

1. Las conductas infractoras más realizadas por los/as jóvenes son conducir a velocidad excesiva, utilizar el teléfono móvil y conducir bajo los efectos del alcohol.

2. Los hombres realizan más conductas infractoras al volante que las mujeres y lo hacen más a menudo.
3. Existen diferentes factores sociales asociados a la conducción infractora que explicarían las diferencias de género.

3. METODOLOGÍA

Este estudio presenta un diseño cuantitativo y transversal cuya obtención de datos se ha conseguido a partir de un cuestionario. Los datos se han obtenido mediante la técnica de muestreo por cuotas teniendo en cuenta el sexo y la rama de estudios para conseguir una mayor proporcionalidad a la población de referencia². Además, el programa estadístico utilizado para el análisis ha sido *R* (versión 2.15.0) mediante su interfaz gráfica *Deducer*.

3.1 Muestra

La muestra total obtenida asciende a 342 casos. Sin embargo, hay que tener presente que para formar parte de la muestra se debían cumplir 3 criterios: ser estudiante de grado de la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB), tener el permiso de conducir vigente y tener entre 18-35 años. Al no cumplir con el criterio de la edad, dos casos han sido eliminados.

También se han invalidado dos cuestionarios de la muestra por tener demasiados valores perdidos (más del 50% del cuestionario estaba sin responder) y, debido a que la muestra es proporcional a la población de referencia, se han eliminado treinta y nueve casos por sobrerepresentación de hombres.

La muestra final, por tanto, está compuesta por 299 jóvenes universitarios/as: 131 hombres (43.8%) y 168 mujeres (56.2%) de la UAB. La edad media es de 21 años y los/as participantes pertenecen a las cinco ramas de estudio existentes en dicha universidad –*Artes y Humanidades, Ciencias de la Salud, Ciencias Experimentales, Ciencias sociales y Jurídicas e Ingenierías*–.

² Ver Anexo 1.

La muestra ha sido obtenida en dos fases. En la primera, se contactó vía e-mail con varios/as profesores/as de la UAB para pedirles si era posible asistir a sus clases a pasar los cuestionarios. En la segunda, previo consentimiento de los/as profesores/as, se procedió a pasar los cuestionarios a los/as alumnos/as que cumplían los requisitos. Cabe destacar que también se pasaron cuestionarios a estudiantes que estaban en las salas de estudio tanto de las facultades como de las bibliotecas de la UAB. El trabajo de campo tuvo lugar la última semana del mes de marzo de 2017 y la primera semana del mes de abril del mismo año.

El nivel de confianza asumido en el estudio es del 90-95%, y teniendo en cuenta este nivel y el tamaño de la muestra, el margen de error asumido es del 5.6%.

3.2 Instrumento

El instrumento utilizado para obtener los datos es un cuestionario de elaboración propia creado partiendo de los siguientes instrumentos y estudios disponibles en la literatura: Gottfredson y Hirschi (1990), Oceja, Fernández-Dols, González, Jiménez y Berenguer (2001), Hirschi (2002, 2004), Gras, Sullman, Cunill, Planes, Aymerich y Font-Mayolas (2006), Rodríguez (2006), Ledesma et al., (2007), M.P. Matud et al. (2010), Rhodes y Pivik (2011), C. Struckman-Johnson et al. (2014), González-Iglesias et al. (2014), Bautista y Miró-Llinares (2015) y Gil et al. (2016)³.

Las preguntas del cuestionario, formuladas a partir de la operativización de los conceptos⁴, se dividen en dos bloques: 1) Preguntas relacionadas con las conductas infractoras al volante y 2) Preguntas relacionadas con el perfil sociodemográfico e individual de los/as encuestados/as y los conceptos teóricos considerados en la investigación que se detallan a continuación.

³ Ver Anexo 2.

⁴ Ver Anexos 3 y 4.

3.3 Variables y análisis

Hay un total de seis variables independientes y dos dependientes (Tabla 1). Las variables independientes 5 y 6 y las dos variables dependientes están formadas a partir de seis conductas infractoras concretas del ámbito de la conducción (Tabla 2). Las tres primeras conductas han sido seleccionadas por ser las más comunes entre la literatura revisada, y las tres últimas para comprobar si realmente las tres primeras son las más frecuentes.

Tabla 1. Variables analizadas

Variables independientes	1. Sexo
	2. Masculinidad
	3. Importancia de la familia
	4. Importancia de la universidad
	5. Percepción de conducción infractora de los amigos
	6. Percepción de conducción infractora de la sociedad
Variables dependientes	I. Comisión de conductas infractoras en la conducción
	II. Frecuencia de comisión de conductas infractoras en la conducción

Más concretamente, las variables dependientes presentan dos formatos distintos: cualitativo y cuantitativo. El formato cualitativo es el original y se ha utilizado para analizar la relación existente entre las conductas de la Tabla 2 y las variables independientes. La primera variable dependiente mide si los encuestados han realizado alguna vez en su vida las seis conductas infractoras propuestas, y tiene un formato de respuesta dicotómico “*SÍ/NO*”. La segunda variable dependiente mide la frecuencia de comisión de dichas conductas en el presente, y tiene un

formato de respuesta tipo Likert con cuatro opciones: “*Muchas veces*”, “*Bastantes veces*”, “*Algunas veces*”, “*Nunca o casi nunca*”.

El formato cuantitativo, en cambio, se ha utilizado para analizar si el conjunto global de todas las conductas infractoras seleccionadas se relaciona con las variables independientes. En el caso de la primera variable dependiente, se han recodificado los “*SÍ*” en 1 y los “*NO*” en 0 y se ha construido un índice cuya puntuación va de 0 (ninguna conducta realizada nunca) a 6 (todas las conductas realizadas alguna vez en la vida). En el caso de la segunda variable dependiente, se ha optado por recodificar “*Muchas veces*” y “*Bastantes veces*” en 1 y “*Algunas veces*” y “*Nunca o casi nunca*” en 0 y se ha construido un índice de un valor mínimo de 0 (frecuencia baja) y uno máximo de 6 (frecuencia muy alta).

Tabla 2. Conductas infractoras concretas seleccionadas y su justificación legal

Conductas infractoras	Justificación legal
a. Usar el móvil sin manos libres mientras se conduce	Art. 13.3 RDL 6/2015, de 30 de octubre
b. Excederse del límite legal de velocidad	Art. 379.1 LO CP 10/1995, de 23 de noviembre Art. 21 RDL 6/2015, de 30 de octubre
c. Conducir bajo los efectos del alcohol	Art. 379.2 LO CP 10/1995, de 23 de noviembre. Art. 14.1. RDL 6/2015, de 30 de octubre
d. Saltarse las señales de tráfico	Art. 53 RDL 6/2015, de 30 de octubre
e. Adelantar en línea continua	Art 54 y 55 RDL 6/2015, de 30 de octubre Art. 167 RD 1428/2003, de 21 de noviembre
f. Conducir sin haberse sacado el permiso de conducir	Art. 59.2 y art. 61 RDL 6/2015, de 30 de octubre

En cuanto a las variables independientes, inicialmente todas eran cualitativas excepto la de “Masculinidad”, pero han sido transformadas a cuantitativas⁵ menos el “Sexo”, que mantiene su carácter cualitativo y tiene dos categorías: “*Hombre*” y “*Mujer*”.

Para la variable que mide la masculinidad se propuso a los/as encuestados/as que indicaran, en una escala de 0 (nada) a 4 (mucho), en qué medida se sentían identificados con diez adjetivos asociados a identidades de género (M.P. Matud et al., 2010). Cuatro de esos adjetivos se relacionan con la masculinidad, cuatro con la feminidad y dos son neutros. Para medir la masculinidad se han sumado las puntuaciones de aquellos adjetivos masculinos, por lo que esta variable tiene un valor máximo de 16 y uno mínimo de 0.

Las variables 3 y 4 de la Tabla 1, en la línea de la teoría de los Vínculos Sociales, miden la importancia que el/la encuestado/a da a su familia y a la universidad mediante varias afirmaciones propuestas. En su versión cualitativa ambas variables tienen un formato de respuesta tipo Likert con cuatro opciones de respuesta: “*Muy de acuerdo*”, “*Bastante de acuerdo*”, “*Bastante en desacuerdo*” y “*Muy en desacuerdo*”. Para el formato cuantitativo se han recodificado las dos primeras opciones en 1 y las dos últimas en 0 y se ha creado un índice de un valor máximo de 3 en el caso de la familia y 1 en el caso de la universidad, y un valor mínimo de 0 en ambas variables.

Para la creación de las variables independientes 5 y 6 se preguntó a los/as encuestados/as su percepción sobre las conductas infractoras cometidas por sus amigos/as y por la sociedad en general. Estas dos variables se relacionan con los conceptos teóricos de las teorías de la Asociación Diferencial y el Aprendizaje Social.

⁵ Para la creación de las variables cuantitativas, tanto dependientes como independientes, se ha tenido en cuenta la consistencia interna de las variables específicas mediante el valor del Alfa de Cronbach. En ningún caso este estadístico ha bajado de 0.5, valor bastante aceptable, lo que indica que hay consistencia interna entre las variables específicas y, por tanto, se pueden unir en una sola.

Las dos variables presentan el mismo formato de respuesta: escala tipo Likert con cuatro opciones de respuesta: “*Todos/a*”, “*Una mayoría*”, “*Una minoría*”, “*Ninguno/a o casi ninguno/a*”. Para el formato cuantitativo, se han recodificado las dos primeras opciones en 1 y las dos últimas en 0 y se ha construido un índice que tiene un valor mínimo de 0 y uno máximo de 6.

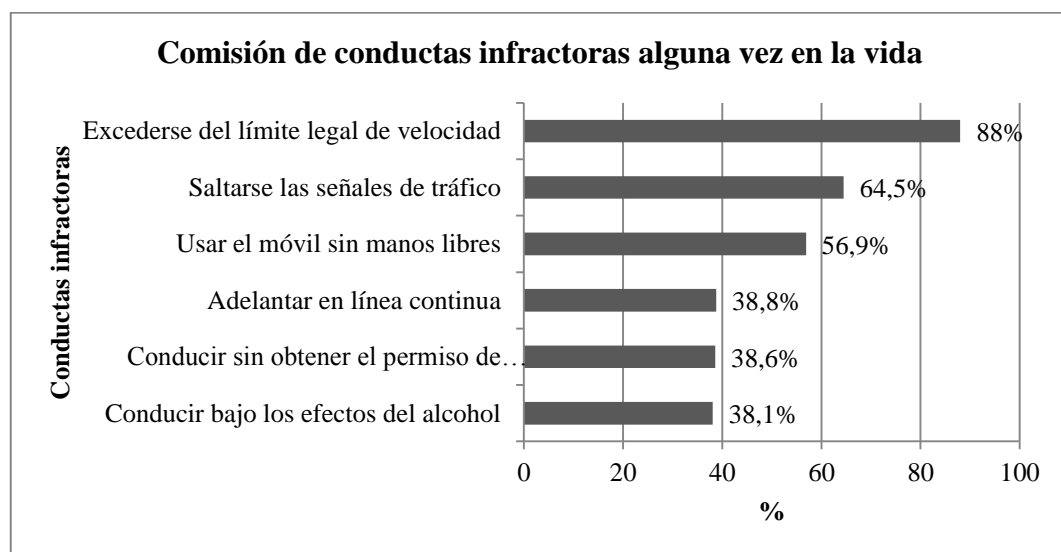
Para obtener los resultados se han realizado tres tipos de análisis estadísticos: análisis univariado (Objetivos 1 y 2/Hipótesis 1), análisis bivariado (Objetivo 3/Hipótesis 2) y análisis multivariado – regresión lineal (Objetivo 4/Hipótesis 3).

4. RESULTADOS

4.1 Hipótesis 1 – Objetivos 1 y 2

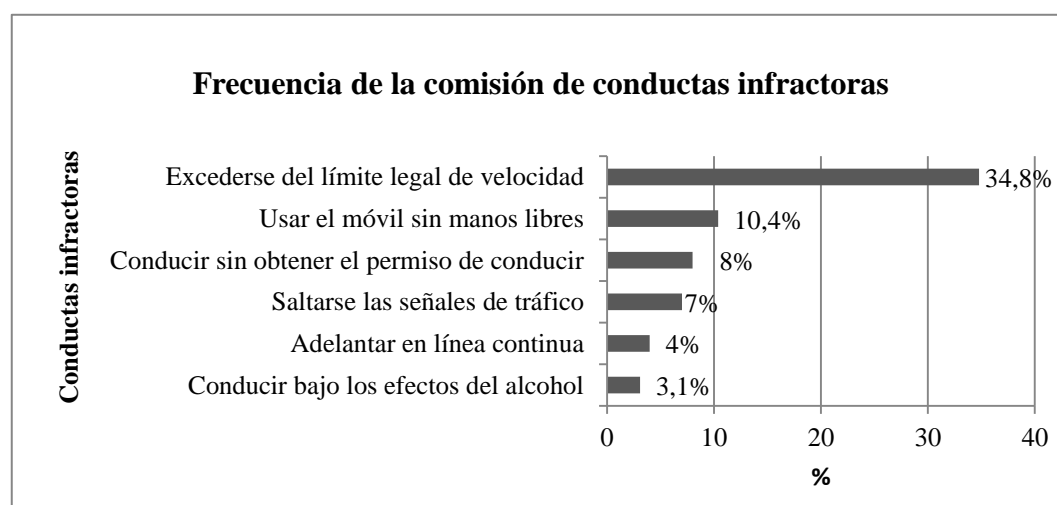
En este caso interesa saber, independientemente del sexo del/de la encuestado/a, qué conductas son más frecuentes. Para ello, se han realizado dos análisis descriptivos univariados, uno para cada una de las dos variables dependientes en formato cualitativo. A partir de la primera variable dependiente se ha analizado cuántas personas han realizado, alguna vez en la vida, las seis conductas infractoras propuestas. El Gráfico 1 muestra que las conductas mayoritarias en este caso son excederse del límite legal de velocidad, saltarse las señales de tráfico y usar el móvil sin manos libres.

Gráfico 1. Conductas infractoras realizadas alguna vez en la vida



Para analizar la frecuencia de realización de estas conductas en el presente (variable dependiente II) se han agrupado las respuestas “Muchas veces” y “Bastantes veces”. En el Gráfico 2 se observa que en este estudio la conducta infractora más frecuente en el ámbito de la conducción es *Excederse del límite legal de velocidad*, seguida del *Uso del móvil sin manos libres* y *Conducir sin haber obtenido el permiso*. Se observa que en ambos gráficos las conductas más realizadas coinciden.

Gráfico 2. Conductas infractoras más frecuentes



La hipótesis 1, por lo tanto, se afirma parcialmente, puesto que se cumplen las conductas de la velocidad y el móvil, pero no la del alcohol. De hecho, en este estudio conducir bajo los efectos del alcohol es la conducta menos realizada alguna vez en la vida y la menos frecuente en el presente. Sin embargo, este dato debe interpretarse con cautela, ya que la variable que mide la frecuencia de conducción bajo los efectos del alcohol del Gráfico 2 es la que presenta más casos perdidos en comparación con el resto de variables, lo que puede haber influido los resultados.

4.2 Hipótesis 2 – Objetivo 3

Para comprobar si existen diferencias por sexo se han realizado análisis bivariados teniendo en cuenta las dos variables dependientes globales en formato cuantitativo. Más concretamente, se han realizado dos test paramétricos (T-TEST) de

comparación de medias independientes, uno para cada una de las variables dependientes (Tabla 3).

Tabla 3. Diferencias globales por sexo tanto en la comisión de conductas infractoras al volante como en su frecuencia

Variables dependientes	Hombres		Mujeres		Sig.
	<i>Media</i>	<i>Desviación Típica</i>	<i>Media</i>	<i>Desviación Típica</i>	
I. Conducción infractora	3.59	1.63	2.99	1.56	**
II. Frecuencia de la conducción infractora	0.78	1.12	0.57	0.88	*

***p<0.001 **p<0.05 *p<0.1

Los resultados de la Tabla 3 muestran que sí existen diferencias por sexo tanto en el hecho de haber cometido infracciones alguna vez en la vida como en el hecho de cometerlas más frecuentemente. En ambos casos se puede afirmar con más de un 90% de probabilidad que los hombres puntúan más alto en conducción infractora, lo que significa que el sexo sí está asociado a este tipo de conducción.

También se ha analizado específicamente si el *Sexo* influye en la frecuencia de comisión de las seis conductas infractoras estudiadas mediante tablas de contingencia y el estadístico V de Cramer (Tabla 4)⁶.

⁶ Se ha decidido hacer estos análisis a partir de la variable dependiente II porque hace referencia al presente y es más concreta.

Tabla 4. Diferencias por sexo en la frecuencia de comisión de conductas infractoras al volante concretas

Variables dependientes	<i>“Muchas o bastantes veces”</i>		V Cramer
	Hombres	Mujeres	
a. Usar el móvil sin manos libres mientras se conduce	10'687%	10'119%	0'015
b. Excederse del límite legal de velocidad	38'168%	32'143%	0'086
c. Conducir bajo los efectos del alcohol	2'419%	3'571%	0'065
d. Saltarse las señales de tráfico	10'687%	4'192%	0.132*
e. Adelantar en línea continua	6'870%	1'786%	0.141*
f. Conducir sin haberse sacado el permiso de conducir	11'450%	5'357%	0'115

***p<0.001 **p<0.05 *p<0.1

Como se observa en la Tabla 4, solo se obtienen diferencias estadísticamente significativas entre chicos y chicas en dos conductas concretas -*“Saltarse las señales de tráfico”* y *“Adelantar en línea continua”*-, obteniendo los hombres una puntuación más elevada que las mujeres. El estadístico V de Cramer es bastante similar en ambos casos e indica que la relación entre el sexo y estas dos conductas es débil-moderada. Con todo, en la mayoría de indicadores la frecuencia es más elevada en hombres que en mujeres.

Un dato importante a destacar de la Tabla 4 es que la conducta que obtiene una puntuación más alta, tanto en hombres como mujeres, es la de excederse del límite legal de velocidad, lo que va en la línea de los resultados del Gráfico 1.

En síntesis, la hipótesis 2 se cumple totalmente, ya que existen diferencias por sexo tanto en la frecuencia global de conducción infractora como en el hecho de

haber cometido conductas infractoras alguna vez en la vida. Sin embargo, hay que tener presente que cuando se analizan las conductas individualmente son pocas las que están significativamente asociadas al sexo, y con valores poco elevados.

4.3 Hipótesis 3 – Objetivo 4

En el apartado anterior se ha observado que el sexo sí está asociado a la conducción infractora. Ahora toca analizar si el resto de variables independientes - masculinidad, importancia de la familia y la universidad y percepción de conducción infractora tanto de la sociedad como de los amigos- se asocian a la conducción infractora y al sexo.

Tabla 5. Relación entre el *Sexo* y el resto de variables independientes

Variables independientes	Hombres		Mujeres		Sig
	<i>Media</i>	<i>Desviación Típica</i>	<i>Media</i>	<i>Desviación Típica</i>	
Masculinidad	2.53	0.60	2.21	0.57	***
Importancia de la familia	1.90	0.98	2.33	0.79	***
Importancia de la universidad	0.92	0.27	0.98	0.13	**
Percepción de conducción infractora de los amigos	2.24	1.41	2.31	1.47	
Percepción de conducción infractora de la sociedad	3.05	1.43	3.87	1.35	***

***p<0.001 **p<0.05 *p<0.1

En la Tabla 5 se observa que, con una probabilidad de más del 95%, todas las variables independientes excepto la de los amigos están asociadas al sexo. Más concretamente, los hombres puntúan más alto que las mujeres en masculinidad, mientras que ellas puntúan más alto en la importancia que dan a la familia, a la

universidad y a la percepción de conductas infractoras cometidas por la sociedad. Estos resultados van en la línea de lo expuesto por las teorías del Aprendizaje Social y los Vínculos Sociales, tal y como se expondrá en el apartado 5.

Es decir, estos resultados muestran que las mujeres dan una mayor importancia tanto a su familia como a la universidad, al mismo tiempo que consideran que la sociedad es más infractora. Cabe destacar que en la variable relativa a la universidad las diferencias no son muy elevadas, puesto que las puntuaciones son prácticamente las mismas.

Una vez observado que el sexo sí influye en casi todas las demás variables independientes, se ha realizado un análisis bivariado entre éstas y la variable dependiente⁷ y se ha tenido en cuenta el Coeficiente de correlación de Pearson para observar en qué medida estos factores se asocian la conducción no normativa (Tabla 6).

Los resultados de la Tabla 6 muestran que la masculinidad, la importancia de la familia, la importancia de la universidad y la percepción de conducción infractora de los amigos están asociadas con más de un 95% de probabilidad a la conducción infractora. Concretamente, existe una correlación positiva entre la masculinidad y la conducción infractora, así como entre la percepción de la conducción de los amigos y dicha conducción: cuanto mayor es la puntuación en estas dos variables independientes, mayor es la frecuencia de comisión de conductas infractoras. Cabe destacar que en el caso de estas dos variables independientes el coeficiente de Pearson se aproxima a 0.40, lo que indica una correlación bastante elevada teniendo en cuenta que se trata de un estudio en el ámbito de las ciencias sociales.

En cuanto a las variables relacionadas con la familia y la universidad, la correlación es inversa, es decir, cuanto mayor es la importancia que la persona da a su familia/universidad, menor es la frecuencia con la que realiza conductas infractoras. En este caso el coeficiente de Pearson no es tan elevado como en las

⁷ Ídem nota 6.

otras dos variables, lo que indica una relación baja-moderada entre la conducción infractora y estas dos variables.

Tabla 6. Relación entre las variables independientes y la frecuencia de comisión de conductas infractoras en la conducción

Variables independientes	Coefficiente de correlación de Pearson
Masculinidad	0.3564***
Importancia de la familia	-0.1729**
Importancia de la universidad	-0.1585**
Percepción de conducción infractora de los amigos	0.2776***
Percepción de conducción infractora de la sociedad	-0.02576

***p<0.001 **p<0.05 *p<0.1

Finalmente, en base a la información expuesta en los párrafos anteriores sobre la influencia del sexo en el resto de variables independientes y la influencia de éstas sobre la frecuencia de conducción infractora, se han realizado distintos modelos de regresión lineal multivariada para analizar qué variables explican mejor este fenómeno (Tabla 7).

Tabla 7. Modelos de regresión lineal entre las variables independientes y la frecuencia de conducción infractora global (variable dependiente II)

Variables	Modelo 1 (coeficiente)	Modelo 2 (coeficiente)	Modelo 3 (coeficiente)
Sexo (mujer)	-0.21340*	0.05829	
Masculinidad		0.46455***	0.48010***
Importancia de la familia		-0.11649*	-0.12080**
Importancia de la universidad		-0.41537	
Percepción de conducción infractora de los amigos		0.19 210***	0.19053***
Percepción de conducción infractora de la sociedad		-0.08639**	-0.08293**
R ²	0.01136***	0.2079***	0.2007***

***p<0.001 **p<0.05 *p<0.1

En el modelo 1 de la regresión lineal solo se ha incorporado la variable Sexo y se obtiene que éste, aunque con escasa intensidad, está asociado en la conducción infractora con más de un 90% de probabilidad. Más concretamente, y debido a que se ha cogido como referencia la categoría “Mujer”, se observa que el coeficiente es negativo, lo que indica que ser mujer hace que no se cometan conductas infractoras tan frecuentemente.

En el modelo 2 se han incorporado todas las variables independientes. En este caso, la variable sexo pierde su capacidad explicativa y solo se encuentra

asociación con la conducción infractora en las variables relativas a la masculinidad, la familia, los amigos y la sociedad, consiguiendo un $R^2=0.27$. Al introducir otras variables el sexo pierde su capacidad explicativa porque éstas, al estar asociadas a él, median la relación entre éste y la conducta infractora. La variable relativa a la importancia dada a la universidad también deja de ser significativa al introducir otras variables.

En base a ello, se ha realizado un tercer modelo con solo aquellas variables significativas del modelo 2. En este modelo la masculinidad y la percepción de infracción de los amigos siguen correlacionando con una mayor probabilidad de conducción infractora, mientras que la familia y la sociedad correlacionan con una menor probabilidad. La diferencia es que en el análisis bivariado la variable de la sociedad no era significativa, y ahora sí. Cabe destacar que la masculinidad es la variable con el coeficiente más elevado, y está asociada a la conducción infractora con más de un 99% de probabilidad.

En conclusión, el modelo que mejor explica la conducción infractora es el **Modelo 3**, ya que el R^2 apenas varía y todas las variables introducidas son significativas. Además, se puede afirmar que la hipótesis 3 se cumple totalmente, puesto que sí existen diferentes factores sociales asociados a la conducción infractora, los cuales están mayoritariamente asociados al sexo.

5. DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS Y CONCLUSIONES

Partiendo de las teorías de la Asociación Diferencial, el Aprendizaje Social y los Vínculos Sociales, el presente estudio se basa en la idea de que existen ciertos factores sociales que explican que alguien sea más infractor/a al volante. Además, sigue las ideas de la perspectiva de género y tiene en cuenta el ámbito de influencia social y socialización bajo el que son diferencialmente educados chicos y chicas.

El objetivo principal ha sido analizar qué factores influyen en que los chicos jóvenes tengan una conducción más infractora que las chicas de su misma edad. Para ello, se ha realizado un estudio cuantitativo y transversal en población

universitaria a partir de la elaboración de un cuestionario. Los datos han permitido realizar análisis univariados, bivariados y multivariados. En relación a ello, se pueden extraer las siguientes conclusiones.

Primeramente, con relación a la hipótesis 1, se confirma que excederse del límite legal de velocidad y usar el móvil sin manos libres son de las conductas más frecuentes, tal y como apuntan varios autores (Rodríguez, 2006; Farapi, 2009; Bautista y Miró-Llinares, 2015). Sin embargo, y contrariamente a lo expuesto por González-Iglesias y Gómez-Fraguela (2010), entre otros, en este estudio el alcohol no solo no es de las conductas más frecuentes, sino que es la menos frecuente.

Esto puede deberse, por un lado, a que la muestra está compuesta solo por estudiantes universitarios/as, por lo que su nivel socioeconómico y educativo podrían estar influyendo en una conducción más normativa en cuanto al alcohol. Por ejemplo, es posible que estos/as jóvenes tengan un mayor acceso a campañas de sensibilización y concienciación sobre los efectos del alcohol en la conducción. Por el otro, como ya se ha comentado, la variable que mide la frecuencia de conducción bajo los efectos del alcohol presenta más casos perdidos en comparación al resto de variables.

Una de las conductas no contempladas por la literatura y que ha resultado ser bastante frecuente es la de haber conducido sin haberse sacado el permiso de conducir. Esto podría ser debido, según la idea del refuerzo positivo de la teoría del Aprendizaje Social de Burgess y Akers (1966), a que conducir antes de sacarse el permiso para practicar está socialmente aceptado: todo el mundo lo hace, por tanto, se normaliza y refuerza la conducta.

Con relación a la hipótesis 2, el sexo sí está asociado tanto a la comisión de conductas infractoras al volante como en su frecuencia, lo que va acorde a la literatura explorada (Caparrós, 1999; Lancaster y Ward, 2002, citadas por González-Iglesias, 2012; Rhodes y Pivik, 2011; C. Struckman-Johnson et al., 2014).

Cabe destacar, sin embargo, que si se analizan las seis conductas seleccionadas de manera individual, solo se observan diferencias por sexo en dos de ellas: saltarse las señales de tráfico y adelantar en línea continua. Ello podría ser debido a factores como la edad o ser universitario/a, los cuáles hacen que las diferencias entre chicos y chicas en las conductas infractoras no sean acordes a la literatura, que se basa mayoritariamente en adultos y en población no universitaria.

Finalmente, respecto a la hipótesis 3 existen varios puntos a destacar. Por un lado, y en base a los análisis bivariados, es interesante remarcar que los hombres han obtenido una mayor puntuación en masculinidad que las mujeres, lo que podría indicar, en la línea de la Teoría de la Asociación Diferencial, que son educados hacia roles de género más masculinos (Sutherland y Cressey, 1978; Ortega, 2005; Farapi, 2009). Contrariamente, ellas han obtenido una mayor puntuación en la importancia dada a las familias y a los estudios cursados, así como en la percepción de comisión de conductas infractoras por parte de la sociedad.

Respecto a la familia y los estudios, los resultados van en la línea de lo expuesto por la teoría de los Vínculos Sociales, ya que ellas tienen un mayor nivel de apego y más vínculos con sus familias que ellos (Gottfredson y Hirschi, 1990). En cuanto a la percepción de no normatividad de la sociedad, que los chicos piensen que ésta no es tan infractora podría explicarse, en base a la teoría del Aprendizaje Social, por el hecho de que su conducción no normativa está más reforzada por la propia sociedad (Rodríguez, 2006; Farapi, 2009; González-Iglesias et al., 2014; C. Struckman-Johnson et al., 2014), lo que precisamente llevaría a una justificación de este tipo de conducción y, por tanto, su normalización y aceptación.

Por el otro lado, y partiendo de los resultados de la regresión lineal, es importante destacar dos puntos importantes: 1) en cuanto se introducen todas las variables, la importancia que se da a los estudios deja de ser una variable significativa –es importante remarcar que en los análisis bivariados sí lo era-, con lo cual en este estudio no puede afirmarse que el apego a las instituciones sociales (en este caso, la universidad) se relacione con una menor comisión de conductas infractoras, tal y como sostienen Gottfredson y Hirschi (1990) y Hirschi (2002); 2) en cuanto se introducen otras variables, el sexo también deja de ser una variable significativa.

Más concretamente, que el sexo deje de ser significativo podría indicar que existen otras variables que están mediando la relación entre éste y la conducción infractora. Estas variables, partiendo del modelo 3 de la regresión lineal⁸, son la masculinidad, la importancia dada a la familia y la percepción sobre conducción infractora de los amigos y la sociedad.

Vuelve a reafirmarse la idea de que los valores masculinos se relacionan con valores no normativos, lo que coincide de nuevo con las ideas defendidas por Sutherland y Cressey (1978), Ortega (2005) y Farapi (2009). A su vez, el hecho de que los chicos puntúen más alto que las chicas en masculinidad remarca la importancia de tener en cuenta las Teorías de la Asociación Diferencial – aprendizaje de los chicos de valores no normativos-, el Aprendizaje Social – refuerzo positivo de conductas masculinas y no normativas- y los Vínculos Sociales –menor apego de los chicos a sus familias-.

Del mismo modo, siguiendo la teoría de los Vínculos Sociales, que la importancia que se da a la familia se relacione con una menor conducción infractora indica que ésta tiene un fuerte papel preventivo (Gottfredson y Hirschi, 1990). Como ya se ha expuesto, son las chicas las que puntúan más alto en la importancia que se da a la familia, lo que podría indicar que están más alejadas de realizar este tipo de conducción por las posibles consecuencias que ello pudiese ocasionarles. Contrariamente, que los chicos estén menos apegados a sus familias indica un menor control social informal, es decir, no existen tantos vínculos entre éstos y las familias, lo que va en la línea de lo expuesto por Gil et al. (2016).

A su vez, ya se ha comentado que el hecho de percibir más infracciones por parte de la sociedad se relaciona con una menor infracción al volante. Este punto es interesante si se relaciona con el hecho de que son las chicas las que tienen una mayor percepción en este ámbito. Ello podría indicar una mayor concienciación y aceptación de las normas por parte de ellas, lo que se relaciona de nuevo con la idea expuesta por Sutherland y Cressey (1978), Ortega (2005) y Juliano (2009) sobre que ellas están educadas hacia valores más normativos y menos expuestas a

⁸ Ver Tabla 8, apartado “4.3 Objetivo 4 – Hipótesis 3”

la delincuencia –de nuevo salen reafirmadas las teorías de la Asociación Diferencial y el Aprendizaje Social–, lo que podría llevarlas a ser menos tolerantes con este tipo de conductas y estar más prevenidas de cometerlas. Una vez más, se ve la influencia que puede tener el rol de género bajo el cual ha sido educado alguien.

Llegados a este punto, también requiere de especial atención la percepción que tienen los/as estudiantes sobre las conductas infractoras realizadas por sus amigos/as. Esta percepción no ha resultado estar influenciada por el sexo, pero sí que influye en la conducción infractora, tal y como han mostrado los análisis bivariados y la regresión lineal. De hecho, teniendo en cuenta los análisis bivariados, la percepción de los/as amigos/as es la segunda variable que tiene una correlación más fuerte con la conducción infractora después de la masculinidad.

Este hallazgo muestra que la influencia de los/as amigos/as tiene un papel fundamental en la conducción infractora independientemente del sexo, ya que tanto chicos como chicas, si perciben que tienen amigos/as que cometen conductas infractoras, tienen más posibilidades de cometerlas también. Esta influencia podría explicarse por lo expuesto por Rodríguez (2006), Ledesma et al. (2007) y González-Iglesias et al. (2014), quienes afirman que los/as amigos/as ayudan a que la persona cometa las conductas infractoras para sentir que forma parte del grupo y no quedarse excluida. Es decir, siguiendo la teoría del Aprendizaje Social, los/as amigos/as actuarían como refuerzo positivo de estas conductas independientemente del sexo. Del mismo modo, también sale reafirmada la teoría de la Asociación Diferencial y la idea de que cuanto más se relacione alguien con valores no normativos, más probabilidades tiene de delinquir (Sutherland y Cressey, 1978; Cid y Larrauri, 2001).

En conclusión, las teorías de la Asociación Diferencial, el Aprendizaje Social y los Vínculos Sociales son relevantes a la hora de explicar la conducción infractora. Además, se complementan entre ellas, ya que se ha observado que en esta conducción influyen varios factores de las distintas teorías. Más concretamente, no importa tanto el sexo de la persona, sino la manera cómo ha sido educada y cómo sus conductas son reforzadas en base a al género que representa. Del mismo

modo, los/as amigos/as resultan tener un papel muy relevante a la hora de explicar las conductas infractoras de los/as jóvenes independientemente del sexo.

Cabe destacar también que la muestra está formada íntegramente por estudiantes universitarios/as, de los/as cuales se deduce que tienen un alto nivel educativo y mayoritariamente provienen de un nivel socioeconómico medio-alto. En la línea de lo expuesto por Sutherland y Cressey (1978) sobre la influencia de la posición social, este factor podría estar influyendo en los análisis, por lo que deben interpretarse los resultados teniendo todo ello en cuenta.

En cuanto a las implicaciones teóricas, es importante tener en cuenta que la manera como han sido socializados chicos y chicas influye en la conducción infractora. También es importante tener presente el papel reforzador que ejercen tanto los/as amigos/as como la sociedad, así como el nivel educativo de las personas. En cuanto a las implicaciones prácticas, en los programas de prevención de conducción infractora sería necesario reforzar los lazos con la familia y las actitudes e influencias que puedan transmitir tanto amigos/as como sociedad. Además, deberían trabajarse valores asociados a la masculinidad y la delincuencia.

En cuanto a las limitaciones, cabe destacar que ha habido dificultades para medir la masculinidad, puesto que es un concepto muy abstracto y existe poca literatura que indique cómo analizarlo. Además, las variables dependientes se han creado solo a partir de seis conductas infractoras concretas, es decir, es un número bastante bajo que puede condicionar los resultados. Otra de las limitaciones es que solo se han seleccionado factores pertenecientes a las teorías sociales, excluyendo totalmente los factores biológicos.

De cara a futuras líneas de investigación, sería interesante analizar de manera más concreta cómo interactúan el sexo y los valores masculinos en la conducción infractora, puesto que los resultados apuntan a que el rol de género tiene una gran relevancia. También sería interesante analizar la interacción entre los factores sociales y los de personalidad.

Además, convendría comparar la conducción infractora de jóvenes y adultos para analizar si realmente los primeros son más infractores que los segundos, así como analizar la influencia de los/as amigos/as. Por último, sería interesante incorporar un diseño cualitativo para analizar más detalladamente el discurso en relación a los roles de género y la influencia de amigos/as y sociedad.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, F.J., González, E. y Robledo, T. (coord.). (2004). *Cuaderno didáctico sobre Educación Vial y Salud*. Ministerio de Educación y Ciencia y Ministerio de Sanidad y Consumo. Recuperado de <https://www.msssi.gob.es/ciudadanos/accidentes/docs/medioEscolar.pdf>
- Bautista, R. y Miró-Llinares, F. (2015). ¿Por qué algunos siempre incumplen? Infractores y multi-infractores en seguridad vial. *Indret: Revista para el Análisis del Derecho*, (4), 1-38.
- Burgess, R. y Akers, R. (1966). A Differential Association-Reinforcement Theory of Criminal Behavior. *Social problems*, 14 (2), 128-147. doi: [dx.doi.org/10.2307/798612](https://doi.org/10.2307/798612)
- Caparrós, A.E. (1999). *El comportamiento humano en conducción: factores perceptivos, cognitivos y de respuesta*. Universidad de Murcia. Recuperado de <http://www.um.es/docencia/agustinr/pca/textos/cogniconduc.pdf>
- Cid, J. y Larrauri, E. (2001). *Teorías criminológicas*. Barcelona: Bosch.
- Dirección General de Tráfico. (2015a). *Las principales cifras de la siniestralidad vial. España 2015*. Ministerio del Interior. Recuperado de <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Las-principales-cifras-2015.pdf>
- Dirección General de Tráfico. (2015b). *Datos agregados de Cataluña 2015. Todos los municipios*. Ministerio del Interior. Recuperado de <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/informacion-municipal/agregados-ccaa/catalunia.shtml>

- Dirección General de Tráfico. (2016). *Estudio sobre la prevalencia del consumo de drogas y alcohol en conductores de vehículos de España (EDAP'15). Avance de Resultados*. Ministerio del Interior. Recuperado de <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/investigacion/estudios-e-informes/2015/20161003.-INFORME-EDAP15-avance-resultados2.pdf>
- Farapi S.L. (2009). *Siniestralidad vial y género*. Gobierno Vasco. Recuperado de http://www.berdingune.euskadi.eus/contenidos/informacion/material/es_gizonduz/adjuntos/9_siniestralidad_vial_y_genero.pdf
- Fundación Iniciativa Social. (2009). *Prevención de la criminalidad y la construcción de las identidades masculinas*. Gobierno Vasco. Recuperado de http://www.berdingune.euskadi.eus/contenidos/informacion/material/es_gizonduz/adjuntos/6_preencion_de_la_criminaldad_y_la_construccion_de_las_identidades_masculinas.pdf
- Garrido, V. Stangeland, P. y Redondo, S. (2006). *Principios de Criminología* (4ª ed.). Valencia: Tirant Lo Blanch
- Gil, S., Taubman–Ben-Ari, O. y Toledo, T. (2016). A multidimensional intergenerational model of young males' driving styles. *Accident Analysis and Prevention*, (97), 141-145. doi: [dx.doi.org/10.1016/j.aap.2016.09.004](https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.09.004)
- González-Iglesias, B. (2012). *Determinantes psicosociales de las conductas de riesgo al volante* (Tesis doctoral). Universidad de Santiago de Compostela. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10347/7513>
- González-Iglesias, B. y Gómez-Fraguela, J.A. (2010). Conductores infractores, ¿Un perfil de conducta desviada?: Análisis de las diferencias y similitudes con una muestra de conductores de la población general. *Revista Española de Investigación Criminológica*, (8), 1-19.

- González-Iglesias, B., Gómez-Fraguela, J.A. y Luengo, M.A. (2014). Sensation seeking and drunk driving: The mediational role of social norms and self-efficacy. *Accident Analysis and Prevention*, (71), 22-28. doi: dx.doi.org/10.1016/j.aap.2014.05.006
- Gottfredson, M.R. y Hirschi, T. (1990). *A General Theory of Crime*. Stanford (California): Stanford University Press
- Gras, M.E., Sullman, M., Cunill, M., Planes, M., Aymerich, M. y Font-Mayolas, S. (2006). Spanish drivers and their aberrant driving behaviours. *Transportation Research Part F*, 9 (2), 129-137. doi: doi.org/10.1016/j.trf.2005.09.004
- Hirschi, T. (2002). *Causes of Delinquency*. New Brunswick (U.S.A.) and London (U.K.): Transaction Publishers
- Hirschi, T. (2004). Self-control and crime. En K.D. Vohs y R.F. Baumeister (eds). *Handbook of self-regulation* (pp. 538-554). New York: The Guilford Press.
- Instituto Nacional de Estadística. (2015). *Estadística de condenados: Adultos. Delitos según sexo. Año 2015*. Recuperado de www.ine.es/jaxi/Datos.htm?path=/t18/p466/a2015/10/&file=01009.px
- Juliano, D. (2009). Delito y pecado. La transgresión en femenino. *Política y Sociedad*, 46 (1-2), 79-95.
- Ledesma, R., Poó, F. y Peltzer, R. (2007). Búsqueda impulsiva de sensaciones y comportamiento de riesgo en la conducción. *Avaliação Psicológica*, 6 (2), 117-125.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, Boletín Oficial del Estado, 281 (2015).

- Marcotte, T.D., Bekman, N.M., Meyer, R.A. y Brown, S.A. (2012). High-Risk Driving Behaviors among Adolescent Binge Drinkers. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 38 (4), 322-327. doi: dx.doi.org/10.3109/00952990.2011.643981
- Matud, M.P., Bethencourt, J.M., Ibáñez, I., López, M., Gomà, M., Matud, M.J., Aguilera, L. y Grande, J. (2010). Roles de género y salud de mujeres y hombres. *Análisis y Modificación de Conducta*, 36 (153), 37-48.
- Oceja, L.V., Fernández-Dols, J.M., González, A., Jiménez, I. y Berenguer, J. (2001). ¿Por qué cumplimos las normas? Un análisis psicosocial del concepto de legitimidad, *Revista de Psicología Social*, 16 (1), 21-41. doi: dx.doi.org/10.1174/021347401317351189
- Ortega, M. (coord.). (2005). *Masculinidad y factores socioculturales asociados al comportamiento de los hombres: estudio en cuatro países de Centroamérica* (1ª ed.). Managua: Fondo de Población de las Naciones Unidas (UNFPA) y Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL).
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. Boletín Oficial del Estado, 306 (2015).
- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Boletín Oficial del Estado, 11722 § 261 (2015).
- Rhodes, N. y Pivik, K. (2011). Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception. *Accident Analysis and Prevention*, (43), 923-931. doi: 10.1016/j.aap.2010.11.015

- Rodríguez, M. (2006). Aproximación conceptual e identificación de predictores de riesgo en jóvenes conductores: un punto de partida para contribuir en la reducción de accidentes de tráfico. *Educar*, (37), 189-203.
- Struckman-Johnson, C., Gaster, S., Struckman-Johnson, D., Johnson, M. y May-Shinagle, G. (2014). Gender differences in psychosocial predictors of texting while driving. *Accident Analysis and Prevention*, (74), 218-228. doi: [dx.doi.org/10.1016/j.aap.2014.10.001](https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.10.001)
- Sutherland, E.H. y Cressey, D.R. (1978). *Criminology* (10th ed.). Estados Unidos: Lippincott Company.
- Osorio, J.W. (2015). Esa Extraña Idea Generalizada acerca de la Inferioridad de las Mujeres. *Revista CES Derecho*, 6 (2), 133-137.

ANEXOS

Anexo 1. Muestra proporcional a la población de referencia

Tabla I. Número de estudiantes de grado de la Universidad Autónoma de Barcelona (población de referencia). Clasificación por sexo y rama de estudio

Rama de conocimiento	n (%) Hombre	n (%) Mujer	Total
Artes y Humanidades	1.346 (5%)	2.603 (10%)	3.949 (15%)
Ciencias de la Salud	1.447 (5%)	4.131 (16%)	5.578 (21%)
Ciencias Experimentales	2.098 (8%)	2.004 (8%)	4.102 (15%)
Ciencias Sociales y Jurídicas	4.070 (15%)	6.576 (25%)	10.646 (40%)
Ingenierías	1.833 (7%)	359 (1%)	2.192 (8%)
Total	10.794 (41%)	15.673 (59%)	26.467 (100%)

Fuente: Universitat Autònoma de Barcelona (2016)

Tabla II. Número de estudiantes de grado de la muestra obtenida. Clasificación por sexo y rama de estudio

Rama de conocimiento	n (%) Hombre	n (%) Mujer	Total
Artes y Humanidades	20 (15%)	31 (18%)	51 (17%)
Ciencias de la Salud	21 (16%)	36 (21%)	57 (19%)
Ciencias Experimentales	30 (23%)	28 (17%)	58 (19%)
Ciencias Sociales y Jurídicas	43 (33%)	67 (40%)	110 (37%)
Ingenierías	17 (13%)	6 (4%)	28 (9%)
Total	131 (44%)	168 (56%)	299 (100%)

Anexo 2. Justificación bibliográfica de la creación del cuestionario

En la Tabla III se muestra de dónde ha sido extraída la información que ha servido para justificar la formulación de preguntas relacionadas con las variables estudiadas, tanto las dependientes como las independientes.

Tabla III. Justificación de la creación del cuestionario del presente trabajo

Variables	Fuente bibliográfica
<i>Conducción infractora</i>	Oceja, Fernández-Dols, González, Jiménez y Berenguer (2001); Gras, Sullman, Cunill, Planes, Aymerich y Font-Mayolas (2006); Rhodes y Pivik (2011), C. Struckman-Johnson, Gaster, D. Struckman-Johnson, Johnson y May-Shinagle (2014)
<i>Sociedad</i>	Ledesma, Poó y Peltzer (2007), González-Iglesias, Gómez-Fraguela y Luengo (2014), Bautista y Miró-Llinares (2015)
<i>Amigos</i>	Rodríguez (2006), Ledesma et al., (2007), Gil, Taubman–Ben-Ari y Toledo (2016)
<i>Universidad</i>	Gottfredson y Hirschi (1990), Hirschi (2002, 2004)
<i>Familia</i>	Gottfredson y Hirschi (1990), Hirschi (2002, 2004)
<i>Masculinidad</i>	M.P. Matud et al. (2010)

Anexo 3. Cuestionario

Soy Ana Páez, alumna de 4° de Criminología de la UAB. Estoy realizando mi TFG sobre estilos de conducción y para ello necesito que respondas el siguiente cuestionario, que durará unos 5 minutos. Para responder las preguntas marca **una sola opción de respuesta**. No hay respuestas verdaderas o falsas, responde lo que más se ajuste a tu realidad. Los datos son totalmente anónimos y confidenciales y solo se usarán para fines académicos.

(SI NO TIENES PERMISO (CARNET) DE CONDUCIR, NO RESPONDAS)

1. ¿Con qué frecuencia conduces?

- a. Diariamente o casi diariamente
- B. Los fines de semana
- b. Ocasionalmente
- c. Nunca o casi nunca

2. Piensa en tu estilo de conducción. ¿Has realizado alguna vez en tu vida las siguientes prácticas? Marca SÍ o NO.

	SÍ	NO
a. Usar el móvil sin manos libres mientras conduces		
b. Excederte del límite legal de velocidad		
c. Conducir bajo los efectos del alcohol		
d. Saltarte señales de tráfico (semáforos, placas)		
e. Adelantar en línea continua		
f. Conducir sin haberte sacado el permiso de conducir		

3. ¿Con qué frecuencia usas el móvil sin manos libres mientras conduces?

- a. Muchas veces
- c. Algunas veces
- b. Bastantes veces
- d. Nunca o casi nunca

4. ¿Con qué frecuencia excedes el límite de velocidad mientras conduces?

- a. Muchas veces
- c. Algunas veces
- b. Bastantes veces
- d. Nunca o casi nunca

5. ¿Con qué frecuencia conduces bajo los efectos del alcohol?

- a. Muchas veces
- b. Bastantes veces
- c. Algunas veces
- d. Nunca o casi nunca

6. ¿Con qué frecuencia te saltas las señales de tráfico cuando conduces?

- a. Muchas veces
- b. Bastantes veces
- c. Algunas veces
- d. Nunca o casi nunca

7. ¿Con qué frecuencia adelantas en línea continua mientras conduces?

- a. Muchas veces
- b. Bastantes veces
- c. Algunas veces
- d. Nunca o casi nunca

8. Antes de sacarte el permiso de conducir, ¿con qué frecuencia condujiste un vehículo a motor?

- a. Muchas veces
- b. Bastantes veces
- c. Algunas veces
- d. Nunca o casi nunca

9. ¿Tus amigos/as conducen?

- a. Sí, todos
- b. Sí, casi todos
- c. Pocos
- d. No, ninguno

10. De entre tus amigos/as que conducen, ¿cuántos/as de ellos/as crees que realizan las siguientes prácticas mientras conducen?

	Todos	Una mayoría	Una minoría	Ninguno o casi ninguno
a. Usar el móvil sin manos libres mientras conducen				
b. Excederse del límite legal de velocidad				
c. Conducir bajo los efectos del alcohol				
d. Saltarse las señales de tráfico (semáforos, placas)				
e. Adelantar en línea continua				
f. Conducir sin haberse sacado el permiso de conducir				

11. Y, en general, ¿cuánta gente en la sociedad crees que realiza las siguientes prácticas mientras conduce?

	Toda	Una mayoría	Una minoría	Ninguna o casi ninguna
a. Usar el móvil sin manos libres mientras conduce				
b. Excederse del límite legal de velocidad				
c. Conducir bajo los efectos del alcohol				
d. Saltarse las señales de tráfico (semáforos, placas)				
e. Adelantar en línea continua				
f. Conducir sin haberse sacado el permiso de conducir				

Por último, te agradeceré que respondas algunas preguntas relativas a tu información sociodemográfica y a tu perfil personal.

12. Sexo: a. Masculino b. Femenino

13. Edad:

14. Rama de estudios:

- a. Artes y humanidades
- b. Ciencias de la salud
- c. Ciencias experimentales
- d. Ingenierías
- e. Ciencias sociales y jurídicas

15. Aproximadamente, ¿cuántas veces a la semana quedas con tus amigos/as en tu tiempo de ocio?

- a) Más de 5 veces a la semana
- b) Entre 3-4 veces a la semana
- c) 1 o 2 veces a la semana
- d) No quedo habitualmente con amigos/as

16. ¿Vives con tus padres? a. Sí b. No

17. Indica en qué medida estás de acuerdo con las siguientes afirmaciones:

	Muy de acuerdo	Bastante de acuerdo	Bastante en desacuerdo	Muy en desacuerdo
a. Me preocupa lo que mi familia piense de mí				
b. Mis padres saben lo que hago en mi tiempo de ocio				
c. Comparto mis sentimientos y emociones con mis padres				
d. El grado (la carrera) que estudio es importante para mí.				

18. Indica en qué grado te sientes identificado/a con los siguientes adjetivos (0 = nada; 4 = mucho).

a. Independiente	0	1	2	3	4	f. Líder	0	1	2	3	4
b. Tierno/a	0	1	2	3	4	g. Ingenuo/a	0	1	2	3	4
c. Sincero/a	0	1	2	3	4	h. Sensible	0	1	2	3	4
d. Débil	0	1	2	3	4	i. Arriesgado/a	0	1	2	3	4
e. Frío/a	0	1	2	3	4	j. Responsable	0	1	2	3	4

¡Muchas gracias por tu participación!

Anexo 4. Operativización de conceptos

Tabla IV. Operativización de conceptos

CONCEPTO	DIMENSIONES	INDICADORES	PREGUNTAS CUESTIONARIO
<i>Conducción</i>	Infractora	<ul style="list-style-type: none"> • Saltarse las normas de tráfico • Saltarse las leyes penales 	Preguntas 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8
<i>Teorías sociales</i>	Influencia de los amigos	<ul style="list-style-type: none"> • Percepción de conducta infractora de los amigos • Tiempo de ocio pasado con los amigos 	Preguntas 10 y 15
	Influencia de la sociedad	<ul style="list-style-type: none"> • Percepción de la aceptación social 	Pregunta 11
	Roles de género	<ul style="list-style-type: none"> • Masculino (fuerza física, frialdad, autonomía, riesgo) • Femenino (debilidad física, dulzura, dependencia, poco riesgo) 	Pregunta 18
	Vínculos sociales (influencia familia y universidad)	<ul style="list-style-type: none"> • Supervisión • Vínculos con los padres • Vínculos con la universidad 	Preguntas 16 y 17
<i>Sexo</i>	1. Hombre 2. Mujer		Pregunta 12
<i>Edad</i>			Pregunta 13
<i>Estudios</i>			Pregunta 14

BIBLIOGRAFÍA ANEXOS

- Bautista, R. y Miró-Llinares, F. (2015). ¿Por qué algunos siempre incumplen? Infractores y multi-infractores en seguridad vial. *Indret: Revista para el Análisis del Derecho*, (4), 1-38.
- Gil, S., Taubman-Ben-Ari, O. y Toledo, T. (2016). A multidimensional intergenerational model of young males' driving styles. *Accident Analysis and Prevention*, (97), 141-145. doi: [dx.doi.org/10.1016/j.aap.2016.09.004](https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.09.004)
- González-Iglesias, B., Gómez-Fraguela, J.A. y Luengo, M.A. (2014). Sensation seeking and drunk driving: The mediational role of social norms and self-efficacy. *Accident Analysis and Prevention*, (71), 22-28. doi: [dx.doi.org/10.1016/j.aap.2014.05.006](https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.05.006)
- Gottfredson, M.R. y Hirschi, T. (1990). *A General Theory of Crime*. Stanford (California): Stanford University Press
- Gras, M.E., Sullman, M., Cunill, M., Planes, M., Aymerich, M. y Font-Mayolas, S. (2006). Spanish drivers and their aberrant driving behaviours. *Transportation Research Part F*, 9 (2), 129-137. doi: doi.org/10.1016/j.trf.2005.09.004
- Hirschi, T. (2002). *Causes of Delinquency*. New Brunswick (U.S.A.) and London (U.K.): Transaction Publishers
- Hirschi, T. (2004). Self-control and crime. En K.D. Vohs y R.F. Baumeister (eds). *Handbook of self-regulation* (pp. 538-554). New York: The Guilford Press.
- Ledesma, R., Poó, F. y Peltzer, R. (2007). Búsqueda impulsiva de sensaciones y comportamiento de riesgo en la conducción. *Avaliação Psicológica*, 6 (2), 117-125.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, Boletín Oficial del Estado, 281 (2015).

- Matud, M.P., Bethencourt, J.M., Ibáñez, I., López, M., Gomà, M., Matud, M.J., Aguilera, L. y Grande, J. (2010). Roles de género y salud de mujeres y hombres. *Análisis y Modificación de Conducta*, 36 (153), 37-48.
- Oceja, L.V., Fernández-Dols, J.M., González, A., Jiménez, I. y Berenguer, J. (2001). ¿Por qué cumplimos las normas? Un análisis psicosocial del concepto de legitimidad, *Revista de Psicología Social*, 16 (1), 21-41. doi: dx.doi.org/10.1174/021347401317351189
- Rhodes, N. y Pivik, K. (2011). Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception. *Accident Analysis and Prevention*, (43), 923-931. doi: 10.1016/j.aap.2010.11.015
- Struckman-Johnson, C., Gaster, S., Struckman-Johnson, D., Johnson, M. y May-Shinagle, G. (2014). Gender differences in psychosocial predictors of texting while driving. *Accident Analysis and Prevention*, (74), 218-228. doi: dx.doi.org/10.1016/j.aap.2014.10.001
- Universitat Autònoma de Barcelona. (2016). *Distribució dels estudiants per branques de coneixement. Curs acadèmic 2015/16*. Recuperado de www.uab.cat/web/docencia/estudiants-de-primer-i-segon-cicle-i-de-grau-1345707458946.html